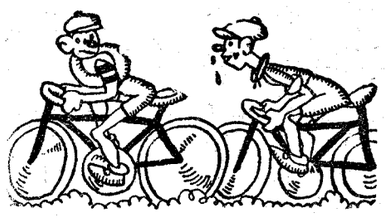
Lunes, 8 de Julio de 1935

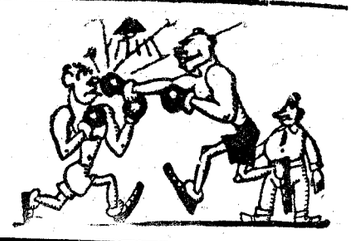
El Mundo Deportivo

ROTATIVO ILUSTRADO DE TODOS LOS DEPORTES

REDACCION Y ADMINISTRACION DIPUTACION 338 TEL. 51190 BARCELONA

Edición de la noche

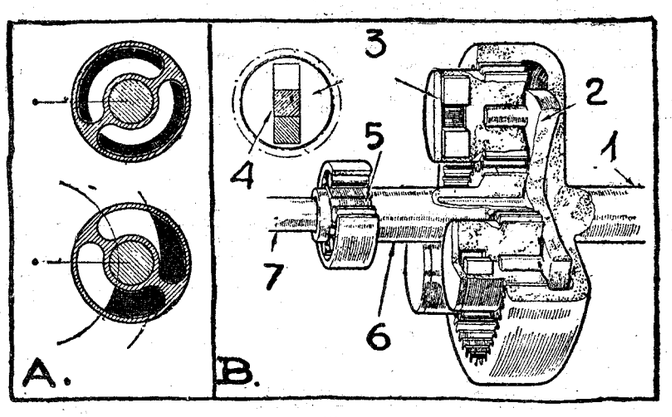




Motor

Un ingenioso sistema de cambio de de marchas semi-automático

Lo ha ensayado con éxito, el danés Scott



EL CAMBIO DE MARCHAS SEMI - AUTOMATICO DE SCOTT

1. Al motor; 2. Plato porta-piñones satélites; 3. Discos de los piñones satélites y las ranuras con perdigones que juegan el papel de contrapesos; 4. Disposición de los contrapesos; 5. Dispositivo antirretroceso a rodillos del piñón central o solar; 6. Manguito soporte del piñón central; 7. Arbol propulsor.

De un tiempo a esta parte se señala como nueva conquista del automóvil el cambio de marchas automático, o de control tan simplificado que pueda considerarse prácticamente como si lo fuera.

Los cambios preselectivos epicíclicos de Wilson y tipos similares; la mano eléctrica, o control simplificado de la casa Bendix, y las realizaciones francesas de Cotal y de Henriot pueden ser señalados como ejemplos de cambios de marcha automáticos ya comercializados por algunos constructores.

Excepto el control o mano eléctrica de Bendix, todos los demás sistemas pertenecen al tipo de cambio de marchas planetarios o epicíclicos, que son los que por el momento tienen más partidarios en el campo de los inventores de cambios de marcha automáticos o de control simplificado.

Entre los cambios de este tipo, merece ser citado por su sencillez, e ingeniosa solución, el estudiado y establecido por el joven ingenjero danés, M. P. A. Scott-Iversen.

En los cambios de marcha epecíclicos o planetarios la maniobra u operación de cambiar de marchas se realiza frenando la corona exterior o el soporte de los piñones satélites. Esta operación en los cambios antiguos de este tipo se realizaba apretando un pedal, tal como en el viejo y tínico modelo Fort. En las modernas realizaciones de cambio epicíclico la maniobra se produce por la acción de resortes que son retenidos por pestillos, soltados accionando el conductor sobre una manecilla. En otros casos la acción de los frenos es eléctrica, y algunos constructores han previsto sistemas automático de acción centrífuga.

El sistema Scott pertenece a este grupo, pero no cabe duda que es el más sencillo e ingenioso.

En principio el cambio ensayado por el técnico danés es un dos marchas, con el que ha cubierto 16 mil kilómetros sin dificultad, y conservando todo el mecanismo en las mejores condiciones de servicio. En realidad es natural que así haya sido por cuanto el mecanismo no presenta detalles complicados ni fáciles de averiar.

En el dibujo aparece un corte en perspectiva del cambio a dos marchas de Scott, reproducido del publicado en "The Motor". En la práctica este cambio ha de ser complementado con un embrague. El motor va conectado con el árbol I, que a su vez es solidario con la corona que engrana con los satélites, que van montados en un plato protasatélites 2, solidario con el árbol, propulsado que transmite el esfuerzo del motora las ruedas. El piñón solar, o central, del sistema planetario va montado en un manguito dispuesto sobre el árbol propulsado y que puede girar libremente sobre el mismo. En realidad esta libertad de girar la tiene el piñón central, o solar, sólo en un sentido por cuanto su rotación en la otra dirección es evitada mediante un dispositivo antirretroceso a rodillos, que va montado en el cárter del cambio.

Cuando el embrague es soltado la corona gira a la misma velocidad del motor y obliga a girar a los piñones satélites que, engranando con el piñón central o solar se ven obligados a adquirir movimento de traslación, haciendo girar el plato portasatélites y al árbol propulsado a velocidad más reducida que la del motor. Las cosas se producen así porque el dispositivo antirretroceso del piñón central, imposibilita su movimiento en sentido contrario al de la corona.

A medida que se acelera continúa la marcha indirecta hasta que el conductor cree llegado el momento de hacer intervenir la marcha larga o directa.

Para realizar este cambio, el conductor no tiene que hacer otra cosa que aflojar el acelerador y apretarlo otra vez.

El proceso del automaticismo de la maniobra es el siguiente: los piñones satélites forman cuerpo con unos discos provistos de unas ranuras especiales en las que van dispuestos perdigone de plomo. Cuando lo satélites giran a elevada velocidad, los perdigones se reparten, por fuerza centrífuga, y quedan en los extremos de las ranuras, tal como aparece en la parte alta del detalle A del gráfico adjunto. Esto sucede mientras el cambio funciona con la marcha indirecta.

Cuando el conductor afloja el pie del acelerador la velocidad del árbol propulsor no se modifica porque es momentáneamente arrastrado por las ruedas, gracias a la velocidad del vehículo. En cambio el motor y la corona que le es solidaria disminuyen de velocidad, lo que se traduce en un movimiento del piñón solar o central, que se pone a girar en el mismo sentido que el árbol propulsor, acelerado, y que el árbol motor, ralentido. Al girar loco el piñón central el movimiento de rotación de los satélites se hace menos rápido y los perdigones o balines que juegan el papel de contrapesos se concentran por inercia en los extremos de las respectivas ranuras.

En dichas condiciones, si la velocidad del árbol propulsor es suficiente la fuerza centrífuga se opone a la rotación sobre su eje de los piñones satélites con lo que el sistema planetario gira como un solo conjunto y se produce la transmisión en directa. Mientras el coche marcha sobre terreno llano resulta posible ralentir sin que se produzca cambio de marcha. Por el contrario, si el coche va a poca velocidad y se da un golpe de acelerador brusco, el cambio de marchas pasa automáticamente a la marcha corta o indirecta.

También se produce el cambio automáticamente cuando el coche encuentra una cuesta pronunciada.

El funcionamiento del nuevo cambio semiautomático resulta muy silencioso, por cuanto los balines o perdigones van dispuestos en las ranuras bañados en aceite. Se trata de un ingenioso y sencillo sistema de cambio de marchas que puede ser señalado como una de las más felices realizaciones de su tipo. — M.

Los resultados del T. T. inglés

(Crónica de nuestro colaborador en Londres, A. R. P. Nisbet)

Por la primera vez en toda la historia del T. T. inglés, la carrera 250 c. c. ha sido ganada por una máquina de marca extranjera, y por primera vez desde el año 1911 la carrera Senior 500 c. c. ha sido igualmente ganada por una máquina extranjera. En la categoría 250 c. c. el triunfo de la Guzzi se había previsto, ya que era evidente que la Guzzi era la máquina más rápida y tenía, además, el mejor piloto. El único corredor que podía haber inquietado a Stanley Woods, era Handley, pero Handley se lesionó en los entrenamientos y no tomó parte en la carrera. Así que Woods ganó fácilmente. Creo que la Guzzi hubiera ganado de todas formas, pues el italiano Tenni, que hizo una carrera magnífica, se colocó segundo en una vuelta, habiendo pasado a todos los demás corredores excepto a Woods y probablemente hubiera terminado segundo si no hubiera sufrido una caída en Craig-ny-baa que puso punto final a su carrera. Hubo mucha niebla por la montaña durante esta carrera, lo que causó un gran número de abandonos, debidos a caídas. El corredor español Ortueta fué uno de los que se cayó por la montaña, por donde andaba a ciegas, yendo a chocar contra la pared. La caída no era de consecuencia para el corredor, pero su máquina quedó con la rueda delantera aplastada. Ortueta fué afortunado, pues a pocos metros de donde cayó él fué donde se cayó el londinense Pirie, produciéndose lesiones tan graves que falleció poco después de ingresar en el hospital. A pesar del mal tiempo, Stanley Woods, batió el record de la vuelta más rápida, en su segunda vuelta cuando la niebla no estaba tan mal como se puso después. Hizo esta vuelta a un promedo de 74.19 millas por hora. Por algo ha estado corriendo durante 14 años en la Isla de Man.

Dicen que Stanley andaba por la niebla sin cortar gas, mientras que otros corredores tenían que ir despacio por falta de visibilidad. Woods había ganado 7 T. T. y debe conocer el circuito como el patio de su casa.

En la carrera Junior, las Norton no tenían competencia y ganaron como querían. El tiempo fué bueno y sin embargo, no se batió ningún record en esta carrera, por lo que se ve que las Norton no tenían que apretar. Los únicos corredores que podían haber disputado los primeros puestos eran Handley y Newman, los dos con Velocette, pero estos dos corredores fueron eliminados en los entrenamientos por lesiones y enfermedad respectivamente. Hubo que lamentarse otro accidente fatal en esta carrera, siendo la víctima el corredor londinense J. A. Macdonald, que fué a parar contra la pared en el viraje de Unión Mills, donde se mató Hicks en 1931. Este corredor no era muy experto en carreras T. T., aunque en Londres era bien conocido como dirtrackista y corredor de Brooklands, pero Pirie era uno de los mejores de los nuevos corredores y su accidente fué debido a la mala visibilidad que produjo la niebla.

No era extraño que, después de estos dos accidentes fatales, los organizadores resolvieron aplazar la carrera Senior en vista de la niebla que existía en varias partes del circuito, y hasta en Douglas, el viernes en que se iba a celebrar dicha carrera, a pesar de que esta resolución causara gran decepción entre los millares de excursionistas que, como de costumbre, se desplazaron a la Isla de Man para ver la carrera más importante del T. T. En algunas partes del circuito no se podía ver más que 20 metros y en estas condiciones hubiera sido criminal dar salida a los corredores. Esta ha sido la primera vez que se ha aplazado una carrera del T. T. y causó no poco trastorno y desorganización, como fácilmente se comprenderá. El sábado todavía había niebla por la mañana, y se decidió aplazar la hora de la salida hasta las once, en lugar de las diez. Luego se aplazó nuevamente hasta las 11.30. Por fin, salió el sol y desapareció la niebla, y quedó el tiempo perfecto. Esta carrera fué una preciosidad. Se sabía que Stanley Woods, con su Guzzi 500 c. c. había hecho la vuelta más rápida en los entrenamientos, hasta había batido el record de la vuelta, y había quienes esperaban el triunfo de Woods, pero la mayoría tenían confianza en Guthrie y la Norton. Guthrie salió primero y en seguida se puso a batir todos los records. En la primera vuelta Guthrie y Rusk con Norton se colocaron en los primeros dos puestos, y Woods tercero, pero Guthrie ya le llevaba una ventaja de 28 segundos. En la segunda vuelta Woods, pasó a Rusk, pero Guthrie había aumentado su ventaja hasta 47 segundos.

En la tercera vuelta Guthrie continuaba primero con una ventaja de 52 segundos sobre Woods; en la cuarta vuelta Woods recobró un poco terreno y redució la ventaja de Guthrie a 42 segundos; en la quinta vuelta, 29 segundos separaba a Guthrie de Woods; y cuando Guthrie empezó su última vuelta, llevaba 26 segundos de ventaja. Tenía la carrera ganada, porque nadie pensaba que sería posible quitarle esa ventaja de 26 segundos en una vuelta, cuando andaba a 84 millas y pico por hora. Además, que, como todos creíamos, Woods tenía que parar para revituallar antes de empezar la última vuelta y esto le haría perder otros 30 segundos, así que cuando pasó Guthrie en su última vuelta le dieron la señal que iba bien y no tenía que apretar más. Luego esperamos a Stanley Woods; los mecánicos de la Guzzi se prepararon para suministrarle gasolina y aceite, y Stanley Woods, pasó como un rayo, sin intentar de parar. Puede ser que fué una decepción practicada para engañar a los de la Norton, haciéndoles creer que tenía que parar para revituallar cuando tenía suficiente en el depósito para terminar la carrera. Entonces no era posible advertir a Guthrie del peligro, ya que Guthrie había pasado antes, pero de todos modos tenía esa ventaja de 26 segundos, y 26 segundos a 84 ½ millas por hora son más de dos kilómetros. ¿Cómo iba Stanley Woods a aniquilar esa ventaja en una vuelta? Cuando llegó Guthrie todos creíamos que había ganado y así lo anunció el altavoces... Y luego, llegó Woods y anunciaron que Woods era el ganador — si, verdad, con una vuelta fantástica en 26 minutos, 10 segundos — ¡un promedio de 86.53 millas por hora! — había ganado esos 26 segundos y otros cuatro más, había batido a Gutrie por la escasa diferencia de 4 segundos. Daba pena de ver a Guthrie. Fatigado, después de la carrera más dura de su vida, le dijeron que había ganado, le felicitaron, le retraron, el público le aclamó — y luego anunciaron que Woods había ganado. Y, sin embargo, a pesar de la angustia que no podía menos que sentir en aquel momento, fué Guthrie uno de los primeros de felicitar a Stanley Woods. Hurra por Stanley Woods, pero también hurra por Guthrie, que tan dignamente supo aceptar el desencanto.

El triunfo de la Guzzi en la carrera Senior no fué definitivo como en la carrera Lightweight. Guthrie iba delante durante toda la carrera y mereció el triunfo. Fué sorprendido por esa última vuelta de Stanley Woods en 26 m. 10 s... que parecía imposible, y no es difícil imaginar que si hubiera advertido el peligro podía fácilmente haber salvado esos 4 segundos. En lugar de apretar en la última vuelta, teniendo aquella ventaja y creyendo que Woods iba a parar, Guthrie ralentió un poco, pues en su última vuelta invirtió 9 segundos más que en la penúltima. Desde luego, si Woods engañó a Guthrie haciéndole pensar que iba a parar y darle una falsa confianza, era perfectamente legal, igual que en boxeo un boxeador pretende pegar con la izquierda y luego lo hace con la derecha, para engañar a su contrincante, pero no quedamos convencidos que la Guzzi le gana a la Norton. No creo que ningún otro corredor era capaz de dar esa última vuelta de Woods. Como en la carrera Lightweight, con la niebla, se ve que Stanley Woods conoce el circuito como nadie más. Su maravillosa hazaña es más si tenemos en cuenta que lo hizo con la Guzzi, que la Guzzi no es una Norton para meterse en los virajes, aunque tenga tal vez una fracción de más velocidad en las rectas, y es justo reconocer que sin Stanley Woods, la Guzzi no hubiera ganado. Después de las carreras decíamos que el duelo Norton-Guzzi se resolvería definitivamente en el Gran Premio de Suiza, donde estaban inscritas las Norton y la Guzzi de Stanley Woods, y entonces Guthrie podría tener su revancha. Pero el Gran Premio de Suiza se ha celebrado y la Guzzi ha hecho forfait. Sin duda tenía razón. En fin, la Guzzi se ha llevado dos de los tres trofeos del T. T. inglés, la primera vez desde el año 1911 que las marcas inglesas han sido batidas en su propio terreno. Bonito triunfo para Italia, y nadie les negará el honor, pues de los extranjeros ha sido la casa Guzzi la que más se ha empeñado en ganar el T. T. y el triunfo ha venido después de muchos años de trabajo. Para la industria inglesa es saludable que por una vez gane un extranjero, pues nos habíamos acostumbrado siempre a la victoria de las marcas inglesas que padecíamos de demasiado satisfacción. Ahora quizás veremos mayores progresos de la industria británica para conservar su prestigio y arrebatar nuevamente todos los trofeos. ¿Nos convenceremos por fin de la eficacia y seguridad de la suspensión posterior? Eso es una cosa que nos ha demostrado la Guzzi. También hemos visto que un motor multicilíndrico puede ser más rápido que el monocilíndrico convencional. Puede ser que en futuros T. T.'s veremos máquinas de cuatro cilindros sobrealimentadas, como hace cuatro años pronosticaba el veterano corredor del T. T., Alec Bennet. Sobre este particular, cabe señalar que las H. R. D., con suspensión posterior, andaron muy bien y quedaron bien clasificadas. Hasta ahora, esta marca y la O. E. C. son casi las únicas marcas inglesas que actualmente construyen motos con suspensión posterior. En el T. T. del año próximo debemo ver interesantes innovaciones.

De los corredores extranjeros, el que causó la mejor impresión fué el italiano Tenni, pero como se cayó y no terminó su carrera, la Copa para el forastero mejor clasificado se adjudicó al alemán Steinbach, que terminó quinto en la carrera Senior. El piloto alemán Geiss, también hizo un papel muy honroso, y conociendo el circuito mejor seguramente hubiera alcanzado un puesto más alto. Terminó séptimo en la carrera Lightweight, ganando replica. Ortueta vió su carrera anulada por la niebla. Ya había dicho antes de las carreras que si hbía niebla no ganaría replica. La avería de su máquina en los entrenamientos le privó de entrenos suficientes para conocer el circuito bien y la niebla aumentó sus dificultades. Mejor suerte para otra vez.— A. R. P. Nisbert.

Londres, 4 de Julio 1935.

SIN COMPETENCIA ALEMANA

Nuvolari, vencedor en el G. P. de Turín

Turín, 8 — Se ha corrido la prueba denominada Gran Premio Automovilista de Turín. Se disputaron tres eliminatorias y luego una final.

Después de las tres eliminatorias que fueron ganadas respectivamente por Tadini, Trossi y Nuvolari, se corrió la final sobre 30 vueltas al clásico Circuito del Valentino (120 kms.) dando el siguiente resultado:

1. Tazio Nuvolari, Alfa Romeo, en 1 h. 3 m. 51 s. 1-5. Promedio de 115'239 kms. (Nuevo record).
2. Brivio, Alfa Romeo, 1 h. 3 m. 58 segundos, 2-5.
3. Pitacuda, Alfa Romeo, 1 h. 4 m. 34 s. 1-5.
4. Farina, Maserati, 1 h. 5 m. 30 s.—
5. Tadini, Alfa Romeo (a una vuelta).

La vuelta más rápida fué la 14 de Nuvolari, en 2 m. 2 s. 3-5 al promedio de 1215885 kilómetros (nuevo record).— Cosmos.

No fué Carracciola sinó Carraroli el lesionado en el circuito del Marne

París, 8. — Erróneamente se transmitió ayer la noticia de haber sufrido un accidente el corredor Caracciola durante los entrenamientos para el Gran Premio Automovilístico del Marne. El accidente existió en las proporciones que se dijo pero la víctima no fué Caracciola sino su casi homónimo Carraroli habiendo tenido origen el equívoco en la semejanza de los apellidos. — Cosmos.

Dreyfus, ganó el G. P. del Marne

Reims, 8. — Con la fórmula de dos eliminatorias y una final ,una hora de carrera) se ha disputado el Gran Premio Automovilista del Marne.

Las dos eliminatorias fueron ganadas respectivamente por Chiron y Dreyfus, ambos sobre Alfa Romeo.

La final dió el siguiente resultado:

1. Dreyfus, sobre Alfa Romeo, que cubre en una hora 157'760 kilómetros.
2. Louis Chiron, Alfa Romeo, 157'386 kilómetros.
3. Sommer, sobre coche Alfa Romeo, 156'076 kms.
4. Lehoux, Maserati.

El corredor Etancelin, que tripulaba el nuevo Maserati de 5 litros cuyo estreno había despertado tanta expectación, abandonó. Después de haberse clasificado segundo en la eliminatoria ganada por Chirón, Etancelin abandonó el final por pana de neumático. — Cosmos.

Para excursiones
colectivas
AUTOCARS
SARDA
Casanova, 29 - Teléf. 33603

Los nuevos coches de carreras

Detalles sobre el Maserati 8 cilindros en V

Cuando escribimos estas notas no sabemos si ya ha tenido lugar el tan anunciado debut del nuevo Maserati 8 cilindros en V.

Por una parte se anunciaba su presentación en Reims, en el Gran Premio del Marne, y por otra parte, en el I Gran Premio de Torino. Pero la impresión era que dichos anuncios tendrían al fin las mismas consecuencias que los anuncios de la participación y debut del nuevo "racer", primero en el Gran Premio de Francia, y más tarde en la Copa Barcelona, VI Gran Premio Penya Rhin.

Que el coche es una realidad no cabe duda. Está ya construído y ha hecho sus ensayos, pero presenta algunas deficiencias que han de ser resueltas antes de que el coche participe en carreras.

Etancelin antes de correr la Copa Barcelona, tuvo ocasión de ver el nuevo racer y de probarlo, mostrándose muy esperanzado con el mismo.

Los mecánicos del equipo Subalpino, que en la Copa Barcelona ciudaban de los coches de Etancelin y de Zehender, también conocen el nuevo Maserati 8 en V y estaban entusiasmados con su "mecánica" y realizaciones.

"Es un coche nuevo y moderno de pies a cabeza. Extraordinariamente bajo y capaz de dar la batalla a los coches alemanes" — decían.

El nuevo Maserati, va equipado con un motor de 8 cilindros en V compacto y ligero. Los dos bloques de 4 cilindros son inclinados a 90 grados y tienen, en total, una cilindrada de 4.244 c. c. o sea bastante por debajo de los 5 litros anunciados en principio. Dos válvulas por cilindro mandadas directamente por dos árboles de levas.

La cámara de explosión de los dos cilindros es plana, y también lo es el fondo de los pistones. De las dos válvulas de cada cilindro la de aspiración tiene mayor diámetro que la de escape.

La bujía va dispuesta entre las dos válvulas, inclinada hacia la parte central de la V, y el encendido tiene lugar por magneto.

La alimentación tiene lugar mediante un compresor Roots, colocado en la parte delantera, y dos carburadores.

El peso del motor es de 200 kilos y su potencia se calcula ha de ser superior a los 350 caballos. El dato de la potencia no ha sido dado a conocer oficialmente y sólo se sabe que el régimen del motor es de 5.400 revoluciones por minuto.

El cambio de marchas no forma bloc con el motor, sino con el puente posterior. Esta colocación del cambio, ha sido hecha con vistas a aumentar el peso o carga sobre las ruedas posteriores motrices y a aumentar su adherencia.

El chasis es de tipo encajonado, como en los últimos modelos Maserati 6 y 8 cilindros en línea. Muy rígido y ligero.

La suspensión delantera es a ruedas independientes, con brazos articulados, transversalmente, y barras trabajando a torsión. Los amortiguadores son a disco.

La suspensión posterior es por ballestas longitudinales, con el árbol propulsor partido, y con la caja del diferencial y cambio de marcha fijada en el chasis.

La dirección es de tipo individual para cada rueda delantera.

El peso completo del coche, sin lubrificante, sin carburante, y sin neumáticos, es de 750 kilos, o sea muy ajustado al peso límite de la reglamentación vigente.

La vía del coche es de 1,350 metros y su distancia entre ejes de 2,560 metros.

Los frenos son hidráulicos como en los demás modelos de Maserati.

La carrocería es confortable, ligera y muy bien perfilada. Cada bloc de cilindros tiene su tubo de escape, uno por cada lado del coche, y la suspensión y las cabezas de los cilindros, que desbordan ligeramente el capó van cubiertos por planchas de formas aerodinámicas.

El coche es bajísimo. Su punto más bajo se encuentra a 13 centímetros del suelo, y el punto más alto se encuentra a 94 centímetros de tierra. — M.

N. de la R. — Como podrá verse en la información del Gran Premio del Marne, el nuevo Maserati debutó efectivamente ayer en dicha carrera, pero tal como estimábamos probable, por insuficiencia de puesta a punto, no dió el rendimiento que de él puede esperarse en futuras pruebas y hubo de abandonar en la final.

Serafini, vencedor en el G. P. Motociclista del Lario

Como, 8. — Se ha disputado el Gran Premio Motociclístico del Lario, considerado como el Touristh Trphy motociclístico de Italia. He aquí los resultados técnicos de la carrera:

Categoría de 250 cmc. (recorrido de 255,500 kilómetros).

1. Pigorini, Guzzi, 3 horas, 23 minutos, 59 segundos. Promedio de 75,153 kilómetros por hora (nuevo record).
2. Brusi, Guzzi, promedio de 74,515 kilómetros.
3. Prini, Guzzi, promedio de 73, 034 kilómetros.
4. Ghersi, Guzzi, promedio de 72,798 kilómetros.

Vuelta más rápida la tercera de Pigorini, en 28 minutos, 7 segundos 4-5 al promedio de 77,852 kilómetros por hora (nuevo record).

Categoría de 350 cmc:

1. Rosetti, Norton, 3 horas, 34 m. 28 segundos 1-5. Promedio de 71,478 kilómetros (nuevo record).
2. Nocchi, Rudge. Promedio de 68,488 kilómetros.
3. Lama, Velocette, promedio de 68,346 kilómetros.

Vuelta más rápida la tercera de Rosetti en 30 m. 7 s. al promedio de 72,693 kilómetros (nuevo record).

Categoría de 500 cmc.:

1. Serafini, Bianchi, en 3 horas, 19 minutos, 26 segundos. Promedio de 76,867 kilómetros. Vencedor absoluto y nuevo record.
2. Macchi, Gilera. Promedio de 72,142 kilómetros.

Estos dos corredores fueron los únicos clasificados de esta categoría por haber abandonad los demás incluso el famoso Aldrighetti, que realizó en su segunda la vuelta más rápida de la carrera al promedio de 78,663 kilómetros. Aldrighetti abandonó por caída sin consecuencias para su persona en las cercanías de Vignola, terminada la segunda vuelta. — Cosmos.

Nueva insignia para motos y coches

Deseando la Junta Directiva del Moto Club de Cataluña, adoptar una nueva insignia social para ser empleada en los automóviles y motocicletas y queriendo que en la elección presida el mayor acierto, ha abierto un concurso para que antes del día 19 del corriente mes, cuantos lo deseen puedan presentar en la Secretaría del Moto Club de Cataluña los proyectos de insignias que se les sugieran, dibujadas en el tamaño en que hayan de ser confeccionadas, en tinta negra, sobre papel blanco.

El modelo de insignia que se prefiere, bajo la base de que su construcción resulte económica, es el que permita ser construída trepanando con troquel una plancha metálica, que pueda ser cromada.

Cada proyecto será presentado en sobre cerrado ostentando el lema de la insignia y el nombre del autor correspondiente.

Aeronáutica

OPINIONES SOBRE UNA CUESTION DE ACTUALIDAD.

Sobre la posibilidad de provocar a distancia averías de magneto

La prensa se ha ocupado de nuevo de una cuestión de la que se ha venido tratando en diversas ocasiones.

El caso se ha venido situando casi siempre en Alemania y es el siguiente: Un automovilista turista, sin causa conocida, tiene pana. El motor deja de funcionar bruscamente y se da el caso curioso que otros coches próximos sufren igualmente la pana inexplicable e inesperada.

Al cabo de poco tiempo, los coches están en condiciones de marcha otra vez.

Este sucedido ha sido reseñado más de una vez, y la explicación dada es invariablemente la misma: que los alemanes conocen un procedimiento para poder anular a distancia la chispa de los magnetos.

Si las informaciones publicadas sobre el particular son puras fantasías o si tienen una base real, es difícil de asegurar.

Pero ante esta dificultad resulta interesante una información de M. Victor publicada en "Les Ailes" en la que se expone la opinión de algunos destacados técnicos sobre la posibilidad de poder suprimir a distancia la chispa de los magnetos y provocar una pana de motor.

Un especialista de magnetos, hizo las siguientes manifestaciones:

Me he preguntado muchas veces si es posible anular un magneto a distancia. Y mi opinión es que dicha posibilidad existe. Un magneto es un circuito oscilante, y si se le somete a la acción de ondas dirigidas y se le hace entrar en resonancia, pueden producirse chispas en las bujías fuera de tiempo.

Si el magneto está bien blindado y protegido, la cosa ha de ser más difícil pero no imposible.

Un especialisa de radio, declaró:

No creo en la posibilidad de provocar panas de magneto a distancia.

Para ionizar el aire y poner en cortacircuito el magneto y suprimir la chispa, serían necesarias fuerzas formidables. Por esto no creo posible por el momento la anulación de os magnetos a distancia.

Un técnico constructor de motores manifestó al ser interrogado:

La cuestión de provocar averías de magneto a distancia me ha preocupado durante los últimos años, pero no he podido lograr los resultados positivos alcanzados por otros experimentadores. Por de pronto, Marconi, hace un mes, en la carretera de Roma a Ostia, ante varias personalidades se dedicó a detener los autos que pasaban.

El rayo misterioso del inglés Matews, es otra demostración de la posibilidad de solución del problema

También circula el rumor de experiencias realizadas por los rusos, con procedimiento y material alemanes.

Para atacar un avión resulta más fácil valerse de rayos u ondas corriendo con una velocidad análoga a la de la luz, que valerse de proyectiles más lentos que obligan a correcciones que hacen el tiro inseguro.

Falta saber si es posible concentrar en un haz rayos o radiaciones capaces de tener acción sobre el magneto cortacircuiteándolo.

Buscando en la escala de los rayos, cabe pensar en los X. Sobre el particular escribía M. Danvillier en 1924: "Podrían ser proyectados en la atmósfera haces de rayos Roetgen muy penetrantes, y suficientemente intensos, para hacer conductora una inmensa columna de aire ionizado. Dicho haz, sería invisibe y podría ser temible elemento de guerra por permitir poner en cortacircuito a los magnetos.

o o o

Una prueba de lo generalizada que es la opinión sobre la posibilidad de anular la chispa de los magnetos a distancia, se tiene en el interés puesto por los departamentos de aviación militar de muchos países en las pruebas y ensayos de motores Diesel de aviación, o de máquinas o turbinas de vapor extraligeras, con vistas a aplicaciones aeronáuticas.

Suprimido el magneto, es evitada su posibilidad de cortacircuito a distancia, y eliminada la pana provocada del motor.

Pero prevista la defensa del motor por la supresión del magneto, los investigadores estudian nuevos rayos que, en vez de tener acción sobre la máquina, actuarían sobre el piloto.

M. Danviller en su trabajo ya citado, señalaba el poder perjudicial para el hombre de un haz intenso de rayos X.

Un faro potente de rayos ultra-violetas, podría también perjudicar al piloto, pero a poca distancia.

Por otra parte, las ondas cortas tienen influencia sobre el organismo humano.

La emisión próxima de ondas cortas produce malestar y fatiga. No es pues imposible que un haz concenrado de ondas especiales dirigidas llegue a producir fuertes perturbaciones a un piloto hasta el punto de anular su posibilidad de control y manejo del aparato.

o o o

Si la réplica a la pana de magneto provocada a distancia ha sido el estudio de motores funcionando sin magneto, tales como los Diesel o los motores a vapor, la respuesta a los rumores sobre la posible existencia de rayos capaces de producir el desvanecimiento del piloto, ha sido la puesta a punto del avión sin piloto que recientemente ha hecho sus pruebas brillantes en Inglaterra.—M.

Vela

LAS REGATAS ORGANIZADAS POR EL CLUB MARITIMO DE BARCELONA

La primera jornada de las regatas "Comité de Velas del Marítimo" y "Copa Leda"

AMAT, GANO LA DE "COPA COMITE" Y SIMON, LA 'COPA LEDE"

Ayer por la mañana se celebraron en nuestro puerto las primeras jornadas de las importantes regatas organizadas por el Comité de Vela del Club Marítimo de Barcelona.

La primera de ellas, es la que disputanse los yates de serie Hispania la "Copa Comité de Vela", sobre un trayecto de siete millas, o sean desde frente al edificio del Club organizador hasta la farola del río Llobregat.

Y la segunda reservada exclusivamente a los yates monotipos cuyos propietarios no hayan quedado clasificados en primer lugar en regatas con embarcaciones de dicha clase organizada por el propio Club Marítimo, se disputaron la "Copa Leda".

La regata "Copa Comité" fué ganada por el famoso "yatchman" don Santiago Amat, que patroneó el "hispania" "Arnés II" del señor Simón. La carrera fué nuevamente una clara demostración de la pericia y técnica del vencedor, que desde el primer momento tomó el mando del grupo realizando un continuo zigzag bordeando la costa y no dejándola hasta llegar a la meta, triunfador.

Fué una lástima que el señor Fatjó sufriera un error de táctica, ya que por culpa de ello, se clasificó en el cuarto lugar perdiendo el segundo en que iba colocado al poco de la salida. Se adentró hacia Levante con el fin de coger el viento más favorable, pero al hacer la bordada le resultó corta y tuvo que ratificar perdiendo con ello mucho tiempo y permitió además se le adelantaran casi todos sus adversarios.

Para los demás puestos de la clasificación se estableció la lucha entre los señores, Milliere-Bonet y Sittock-Wint, entrando en la meta por este orden. Luego se clasificaron los señores Fatjó y Furest.

o o o

La segunda jornada, que se correrá el próximo domingo, se presenta altamente interesante, pues el señor Fatjó procurará mejorar notablemente su clasificación. En lo que respecta al primer puesto no creemos posible que al señor Amat pueda arrebatársele, dada la forma brillante en que ha ganado la prueba de ayer.

Los participantes de esta prueba puntuaban para la interesante competición del premio "Astilleros Cardona"(y además los respectivos yates tendrán derecho a la retención del banderín de distinción creado por el Comité organizador de esta regata.

Entretanto se efectuaba esta regata dentro de nuestro puerto se corría la primera jornada de la prueba reservada a los yates monotipos correspondiente a la 'Copa Leda".

La prueba fué ganada por el yate "Esclop" patroneado por el señor Simón después de una disputada lucha con los señores Balcells Jansá, los cuales se clasificaron por este orden al final de la regata.

De salida tomó ya el mando de la misma el señor Simón siguiendo a pocos metros los señores Jansá y Balcells. Entre estos dos últimos estableciose un continuo "bord a bord" que no logró dilucidarse hasta la segunda vuelta.

La primera vuelta pasó primero ante el Jurado el señor Simón, seguido por Jansá, Balcells, Barberá y Guibernau.

Fué durante la segunda vuelta cuando el señor Balcells logró pasar definitivamente al señor Jansá, pasando por este orden en la segunda y tercera, todos los participantes.

RESULTADOS TECNICOS

Regata para yates serie Hispania. — 7 millas. "Copa Comité de Vela del Marítimo".

1. Yate "Agnés II", del señor Simón y patroneado por los señores Amat y Bonet.

Tiempo: 2 h. 6 m. 52 s.

2. Yate "Tiburón", patroneado por los señores Millieri y Bonet.

Tiempo: 2 h. 8 m. 35 s.

3. Yate "Mary", patroneado por los señores Sittock y Wint.

Tiempo: 2 h. 11 m. 5 s.

4. Yate "Avant II", patroneado por los señores Fatjó y Meriz.

Tiempo: 2 h. 13 m. 58 s.

5. Yate "Tahití", patroneado por los señores Furest y Civil.

Tiempo: 2 h. 15 m. 39 s.

Regata para yates monotipos. — 3 millas, "Copa Leda".

1. Yate "Esclop", tripulado por el señor Simón.

Tiempo: 45 m. 54 s.

2. Yate "Gombit", tripulado por el señor Balcells.

Tiempo: 48 m. 15 s.

3. Yate "Cigne", tripulado por el señor Jansá.

Tiempo: 48 m. 21 s.

4. Yate "Mistral", tripulado por el señor Barberá.

Tiempo: 49 m. 04 s.

5. Yate "Sirius", tripulado por el señor Guibernau.

Tiempo: 49 m. 16 s.

Ramón N. Fayes

SPORTS

Especialidad en TENNIS

Tiendas para campo y playa

Excursionismo

Pida toda clase de juegos SPORT

Ernest F. C. Witty

Aragón, 261. — BARCELONA